

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

Sentenza della Corte di giustizia dell'Unione Europea (quinta sezione) del 26 settembre 2019, causa C-63/18, Vitali Spa contro Autostrade per l'Italia Spa. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tar Lombardia. Doc. XIX, n. 61 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 127-bis del regolamento, e rinvio</i>)	123
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	127
SEDE CONSULTIVA:	
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e Nota di variazioni. C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	127

Mercoledì 18 dicembre 2019.

La seduta comincia alle 13.05.

Sentenza della Corte di giustizia dell'Unione Europea (quinta sezione) del 26 settembre 2019, causa C-63/18, Vitali Spa contro Autostrade per l'Italia Spa. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tar Lombardia.

Doc. XIX, n. 61.

(*Esame, ai sensi dell'articolo 127-bis del regolamento, e rinvio*).

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, ricorda che l'esame della sentenza si potrà concludere con l'approvazione di un documento finale. Nel salutare l'onorevole Sensi, relatore per la XIV Commissione, cede la parola alla relatrice per lo svolgimento della relazione introduttiva.

Chiara BRAGA (PD), *relatrice*, fa presente che si tratta di un tema rilevante non soltanto sul piano normativo ma anche sul piano economico per le ricadute

che ne possono derivare per quanto concerne la realizzazione di opere pubbliche, e in particolare di interventi infrastrutturali di cui l'Italia ha urgente bisogno.

È infatti evidente la necessità di dotare l'Italia di un quadro normativo che agevoli e non ostacoli la realizzazione di opere pubbliche le quali nell'ultimo decennio hanno registrato una drammatica contrazione per diverse ragioni la prima delle quali è costituita dalle esigenze di contenimento della spesa pubblica che ha indotto il decisore politico a ridimensionare le risorse complessivamente disponibili allo scopo. Ciò nonostante, gli stanziamenti a disposizione risultano ancora consistenti e comunque di gran lunga superiori all'effettiva capacità di spesa delle amministrazioni pubbliche, sebbene alcune recenti iniziative intervenute sul piano normativo, a partire dallo sblocco degli avanzi di amministrazione, abbiano consentito di innescare una contenuta ma, comunque apprezzabile inversione di tendenza, in particolare per quanto riguarda gli enti territoriali e locali.

Il ritardo nella realizzazione degli interventi nel nostro paese nell'ultimo decennio non è attribuibile esclusivamente a motivazioni di carattere economico-finanziario ma è dovuta anche ad altri fattori, tra i quali l'assetto normativo non può essere ignorato.

La caduta degli investimenti pubblici ha prodotto una serie di conseguenze negative a partire da un crescente *gap* nella dotazione infrastrutturale del nostro Paese rispetto ai maggiori partner europei.

La prevenzione e il contrasto ai danni causati dal dissesto idrogeologico, la messa in sicurezza delle scuole e degli edifici pubblici in genere, la modernizzazione e il potenziamento delle reti infrastrutturali costituiscono ormai una vera e propria emergenza alla quale Parlamento e Governo devono dedicare la massima attenzione.

Tra gli effetti negativi del drastico ridimensionamento degli interventi per la realizzazione di opere pubbliche non si possono trascurare nemmeno le crescenti difficoltà delle imprese operanti nel settore, con pesanti ricadute negative anche sul piano dell'occupazione.

L'adeguatezza dell'assetto normativo deve, quindi, essere valutata con particolare attenzione, sia rispetto al corretto recepimento delle direttive comunitarie, sia riguardo alla specificità del contesto italiano in merito alla realizzazione di opere pubbliche.

Poiché la materia degli appalti pubblici è in larga parte regolata dalla disciplina adottata in ambito europeo, occorre certamente evitare il cosiddetto *gold plating*, vale a dire l'inserimento, all'atto del recepimento della disciplina europea, di disposizioni che ne aggravino i contenuti ingiustificatamente, fino a snaturarne gli obiettivi fondamentali. E nello stesso tempo appare indispensabile tenere in considerazione alcuni elementi distorsivi del sistema degli appalti pubblici che in fase di adozione del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016) si sono rese necessarie per contrastare, ad esempio, fenomeni legati all'aumento dei costi e dei tempi di realizzazione delle

opere pubbliche a seguito di eccessive varianti in corso d'opera o l'alto grado di infiltrazione della criminalità organizzata nel settore dell'esecuzione dei lavori, specie in settori legati al ciclo del cemento, alla movimentazione terre, come attestato ripetutamente dalle relazioni della Direzione distrettuale antimafia.

La definizione di un assetto normativo coerente con le previsioni europee non risponde soltanto all'esigenza, richiamata in precedenza, di non creare per le amministrazioni pubbliche e gli operatori del settore condizioni meno vantaggiose per la realizzazione di opere pubbliche, ma anche alla necessità di disporre di un quadro di regole certe e tendenzialmente stabili, che non siano suscettibili di ingenerare contenziosi in sede giurisdizionale e che garantiscano il rispetto delle esigenze di tempestività e qualità nell'esecuzione delle opere pubbliche, dei principi di concorrenza, trasparenza e legalità.

Nel caso specifico oggetto di questa pronuncia all'esame della Commissione, la Corte di Giustizia contesta la coerenza della normativa nazionale rispetto all'ordinamento dell'Unione europea per quanto concerne i limiti normativi posti in materia di subappalto. Il citato decreto legislativo n. 50 del 2016 fissa al 30 per cento il tetto massimo dell'importo complessivo dei contratti per i quali si può ricorrere al subappalto. Lo stesso legislatore nazionale esclude la possibilità per i subappaltatori di subappaltare a loro volta parte delle prestazioni.

Il legislatore nazionale ha inteso fissare tali limiti per contrastare una pericolosa degenerazione nel sistema degli appalti pubblici, che vede in un eccessivo ricorso al subappalto una possibile strada per consentire pratiche illegali e infiltrazioni criminali.

La controversia nasce dal fatto che la società Autostrade per l'Italia spa, dopo aver indetto una procedura ristretta per l'affidamento mediante gara di lavori di ampliamento di una tratta dell'autostrada A8, ha escluso la Vitali spa dalla gara per avere superato il limite del 30 per cento

previsto in materia di subappalto dal richiamato articolo 105, paragrafo 2 del decreto legislativo n. 50 del 2016.

A seguito del ricorso da parte della società esclusa avverso tale decisione, il giudice del rinvio (Tribunale amministrativo regionale per la Lombardia) ha respinto tutti i motivi dedotti dal ricorrente a sostegno del ricorso tranne quello secondo il quale il limite del 30 per cento in materia di subappalti previsto dal diritto italiano non sarebbe conforme al diritto dell'UE.

Con ordinanza del 13 dicembre 2017, il Tar Lombardia, sospendendo il procedimento principale, ha domandato alla Corte se i principi di libertà di stabilimento e di libera prestazione di servizi, di cui agli articoli 49 e 56 del TFUE, l'articolo 71 della direttiva 2014/24, il quale non contempla limitazioni quantitative al subappalto, e il principio di diritto dell'Unione europea di proporzionalità, ostino all'applicazione di una normativa nazionale in materia di appalti pubblici, quale quella italiana contenuta nell'articolo 105, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo n. 50/2016, secondo la quale il subappalto non può superare la quota del 30 per cento dell'importo complessivo del contratto di lavori, servizi o forniture.

La Corte di giustizia dell'Unione ha accolto la questione pregiudiziale sollevata. La Corte rileva che l'articolo 71 reca la possibilità per l'amministrazione aggiudicatrice di chiedere o di essere obbligata dallo Stato membro a chiedere all'offerente di informarla sulle intenzioni di quest'ultimo in materia di subappalto e a verificare se sussistano motivi di esclusione dei subappaltatori previsti dalla direttiva stessa (tra gli altri, la partecipazione a un'organizzazione criminale, alla corruzione o alla frode).

La Corte ricorda, in particolare, che, secondo una giurisprudenza costante, e come risulta dal considerando 78 della direttiva, in materia di appalti pubblici, è interesse dell'Unione che l'apertura di un bando di gara alla concorrenza sia la più ampia possibile; precisa, quindi, che il ricorso al subappalto, che può favorire

l'accesso delle piccole e medie imprese agli appalti pubblici, contribuisce al perseguimento di tale obiettivo. La Corte ritiene, inoltre, che dalla volontà del legislatore dell'Unione di disciplinare in maniera più specifica, mediante l'adozione di siffatte norme, le situazioni in cui l'offerente fa ricorso al subappalto, non si può dedurre che gli Stati membri dispongano della facoltà di limitare tale ricorso a una parte dell'appalto fissata in maniera astratta in una determinata percentuale dello stesso, al pari del limite imposto dalla normativa di cui trattasi nel procedimento principale. La Corte rileva, altresì, come la criticità del limite quantitativo del ricorso al subappalto si ricolleggi alla sua applicazione indipendentemente dal settore economico interessato, dall'appalto di cui trattasi, dalla natura dei lavori o dall'identità dei subappaltatori, e al fatto che la disciplina italiana non lascia spazi a valutazioni caso per caso da parte della stazione appaltante, e ciò anche qualora questa sia in grado di verificare l'identità dei subappaltatori interessati e ove accerti che il limite non sia necessario al fine di contrastare le infiltrazioni criminali nell'ambito dell'appalto in questione. La Corte, da un lato, ricorda di aver già dichiarato che il contrasto al fenomeno dell'infiltrazione della criminalità organizzata nel settore degli appalti pubblici costituisce un obiettivo legittimo che può giustificare una restrizione alle regole fondamentali e ai principi generali del TFUE che si applicano nell'ambito delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici (in tal senso, la sentenza del 22 ottobre 2015, *Impresa Edilux e SICEF* nella causa C-425/14); dall'altro — prosegue la Corte — anche supponendo che una restrizione quantitativa al ricorso al subappalto possa essere considerata idonea a contrastare siffatto fenomeno, una restrizione come quella di cui trattasi nel procedimento principale eccede quanto necessario al raggiungimento di tale obiettivo.

A tal proposito, la Corte precisa che misure meno restrittive sarebbero idonee a raggiungere l'obiettivo perseguito dal legislatore italiano, al pari di quelle pre-

viste dall'articolo 71 della direttiva 2014/24, come ad esempio gli obblighi informativi (la Corte richiama il diritto italiano ove prevede numerose attività interdittive espressamente finalizzate ad impedire l'accesso alle gare pubbliche alle imprese sospettate di condizionamento mafioso o comunque collegate a interessi riconducibili alle principali organizzazioni criminali operanti nel Paese). In sostanza, la Corte contesta all'Italia di aver istituito un meccanismo (volto a tutelare interessi generali della sostenibilità sociale, dell'ordine e della sicurezza pubblica, in particolare, ai fini del contrasto di eventuali infiltrazioni criminali nel sistema degli appalti), che, avendo una portata generale che prescinde dal contesto economico, dalla specificità della prestazione e in definitiva dalla valutazione caso per caso da parte delle stazioni appaltanti, risulterebbe sproporzionato rispetto all'obiettivo prefisso.

La Corte evidenzia, in sostanza, una violazione del principio di proporzionalità tra l'obiettivo che si intende perseguire e la soluzione adottata dal legislatore italiano.

Ricorda inoltre che sulla stessa materia la Commissione europea ha avviato una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia alla quale è stata inviata una lettera di messa in mora sempre con riferimento al limite del 30 per cento per i subappalti e al divieto generale per i subappaltatori di fare ricorso al subappalto.

Segnala che il legislatore nazionale ha già adottato nel corso della corrente legislatura misure correttive della normativa nazionale di cui al citato decreto legislativo n. 50.

In particolare, con riferimento specifico alla materia del subappalto, con il decreto-legge cosiddetto sblocca cantieri n. 32 del 2019 il legislatore si è limitato ad adottare una disciplina transitoria, valida fino al 31 dicembre del prossimo anno, innalzando per questo periodo il limite massimo del subappalto dal 30 al 40 per cento.

Sempre a seguito delle modifiche adottate con il DL 32 del 2019 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è im-

pegnato nella redazione del Regolamento di esecuzione, attuazione e integrazione del D.Lgs. n. 50 del 2016.

Il Parlamento da parte sua dovrà monitorare il lavoro in corso di svolgimento in modo da contribuire positivamente all'obiettivo generale di definire i contenuti del Regolamento con l'obiettivo di favorire una ripresa degli investimenti pubblici senza tuttavia sacrificare l'esigenza del rispetto della legalità.

Sulla materia anche l'ANAC ha inteso fornire un contributo al legislatore e al Governo al fine di definire una disciplina legislativa nazionale che superi i rilievi avanzati in sede europea.

Con atto di segnalazione n. 8 del 13 novembre 2019 l'Autorità nazionale anticorruzione ha esaminato le questioni approfondite dalla Corte nell'ambito della sentenza in esame, tra l'altro, elaborando una serie di proposte volte a riportare la normativa nazionale in materia di subappalto in sintonia con i principi stabiliti dal legislatore e dal giudice europeo, in particolare, regolando tale istituto mediante un'opportuna compensazione tra i diritti di libertà riconosciuti a livello europeo e le esigenze di sostenibilità sociale, ordine e sicurezza pubblica, alla base delle limitazioni all'utilizzo del subappalto. L'Autorità parte dal presupposto per cui la sentenza in esame, pur stabilendo la non conformità al diritto dell'Unione europea del limite quantitativo al subappalto, non sembra aver sancito la possibilità per gli offerenti di ricorrervi illimitatamente.

In sostanza, l'ANAC propone di prevedere una regola generale che ammetta il subappalto e che obblighi la stazione appaltante a motivare adeguatamente eventuali limiti al subappalto con riferimento allo specifico contesto di gara

L'Autorità propone una procedura che consentirebbe alla stazione appaltante di conoscere preventivamente i soggetti incaricati, e di effettuare le opportune verifiche.

In sostanza, secondo l'Autorità, in caso di limiti al subappalto adeguatamente motivati ma entro determinate soglie, si potrebbe ricorrere alla soluzione della mera

indicazione della intenzione di subappaltare alcune parti del contratto e di verificare il subappaltatore in fase di autorizzazione. Oltre determinate soglie, invece, si potrebbe prevedere la verifica obbligatoria dei subappaltatori anche in fase di gara. In tale secondo caso, l'autorità considera la possibilità di concedere al concorrente la facoltà (non l'obbligo) di indicare un elenco di subappaltatori potenziali entro un determinato (e limitato) numero; l'Autorità sottolinea, quindi, che tale limitazione, oltre a ridurre i rischi poc'anzi evidenziati, consentirebbe di contenere adempimenti e oneri dichiarativi per imprese e stazioni appaltanti.

In conclusione, l'Autorità segnala al Governo e al Parlamento la necessità di un intervento normativo urgente per allineare la normativa nazionale alle indicazioni della Corte prendendo in considerazione le argomentazioni sopra richiamate.

L'esame della sentenza della Corte di giustizia offre pertanto alla nostra Commissione l'opportunità di un serio approfondimento su questi temi per contribuire a definire una disciplina nazionale in materia di appalti pubblici che non sia esposta ai rischi di pronunce giurisdizionali, che assicuri alle amministrazioni coinvolte e agli operatori del settore un quadro normativo sufficientemente stabile e funzionante e garantisca il massimo livello di vigilanza e contrasto rispetto a fenomeni di illegalità e infiltrazione della criminalità organizzata.

Filippo SENSI (PD), *relatore per la XIV Commissione*, si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Propone, quindi, alla Commissione di svolgere immediatamente l'odierna riunione dell'Ufficio di presidenza, già convocata dopo l'esame del disegno di legge di bilancio.

La Commissione consente.

La seduta termina alle 13.20.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 18 dicembre 2019.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.20 alle 13.25.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 18 dicembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, Roberto Traversi ed il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Morassut.

La seduta comincia alle 13.40.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e Nota di variazioni.

C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dei provvedimenti in oggetto.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, ricorda che la Commissione inizia l'esame ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del regolamento, del disegno di legge recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 per le parti di propria competenza.

Ricorda che l'esame si concluderà con l'approvazione di una relazione e con la nomina di un relatore che potrà partecipare ai lavori della Commissione bilancio.

Avverte che la Commissione potrà inoltre esaminare gli eventuali emendamenti riferiti alle parti di sua competenza che

possono comunque essere presentati anche direttamente presso la Commissione bilancio. Gli emendamenti approvati saranno inclusi nella relazione della Commissione. Quanto al regime di ammissibilità, rinvia alle linee guida di carattere procedurale – contenute nella lettera della Presidenza della Camera, inviata ai Presidenti delle Commissioni permanenti in data 25 ottobre 2016 – adottate in occasione della prima applicazione della riforma della legge di contabilità e finanza pubblica introdotta dalla legge n. 163 del 2016.

Avverte che, secondo l'organizzazione dei lavori parlamentari definita dalla Conferenza dei presidenti di Gruppo, la Commissione dovrà terminarne l'esame entro le ore 14 di domani. Nell'Ufficio di presidenza testé svoltosi sono state già definite le modalità per il prosieguo dell'esame ed è stato fissato ad oggi, alle ore 17, il termine per la presentazione di emendamenti.

Adriano VARRICA (M5S), *relatore*, riferisce alla Commissione sul disegno di legge di bilancio annuale per il 2020, con riferimento alle sole disposizioni di competenza della Commissione.

I commi da 18 a 23, introdotti al Senato, riguardano le infrastrutture destinate ad eventi sportivi. In particolare, esse prevedono un finanziamento complessivo di 1 miliardo di euro per il periodo 2020-2026, per la realizzazione di interventi connessi allo svolgimento delle Olimpiadi invernali 2026 (comma 18) in Lombardia, Veneto, e nelle province di Trento e Bolzano, nonché un finanziamento per il prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano a Monza, di 8 milioni di euro per l'anno 2020 e 7 milioni di euro per l'anno 2021. È altresì previsto un finanziamento complessivo di 50 milioni di euro per il periodo 2020-2022, per la realizzazione di interventi nel Lazio, connessi allo svolgimento della Ryder Cup 2020 (comma 19). Le citate disposizioni affidano a decreti del Ministro delle Infrastrutture – da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e di intesa con i Presidenti delle Regioni e delle province autonome interessate – il compito di iden-

tificare le opere infrastrutturali previste, distinte in opere essenziali connesse e di contesto, secondo le classificazioni riportate ai commi da 20 a 23.

Il comma 26, introdotto al Senato, assegna al soggetto attuatore degli interventi previsti per la manutenzione straordinaria della strada 72, in gestione alla provincia di Lecco, una somma pari ad 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022. In particolare, si prevede – nell'ambito della riqualificazione della viabilità funzionale allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina del 2026 – la risoluzione, in via prioritaria, della situazione emergenziale della strada provinciale 72, attraverso lavori di manutenzione straordinaria.

I commi da 29 a 37 riguardano l'assegnazione di contributi per investimenti in opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e di sviluppo territoriale sostenibile, nel limite complessivo di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2024. Sono quindi definiti, oltre alla misura dei contributi spettanti a ciascun comune, i tempi di erogazione, le condizioni per accedere ai finanziamenti, i controlli e la loro eventuale revoca e riassegnazione, nonché le misure di trasparenza informativa.

Anche il comma 38 riguarda la concessione ai comuni di contributi per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, al fine di incrementare gli stanziamenti (da 4,9 a 8,8 miliardi di euro), includere l'efficientamento energetico degli edifici tra le opere finanziabili, e modificare i termini di affidamento dei lavori e le modalità di assegnazione dei contributi. Al Senato è stata inoltre introdotta la riduzione del 5 per cento dei contributi previsti, nel caso di mancata approvazione del piano urbanistico attuativo (P.U.A.) e del piano di eliminazione Barriere architettoniche (P.E.B.A.) entro il 31 dicembre dell'anno precedente.

Analogamente, il comma 39 interviene sulla disciplina approvata nella manovra economica per il 2019 relativa a contributi ai comuni per investimenti di messa in sicu-

rezza degli edifici e del territorio degli enti locali. La modifica della normativa vigente concerne i tempi entro cui il comune beneficiario del contributo per il 2019 è tenuto ad affidare i lavori e che variano a secondo dell'importo dei lavori da 12 mesi a 22 mesi. Infine, i richiamati termini si intendono incrementati di tre mesi nel caso in cui l'ente beneficiario del contributo, nelle procedure di selezione del contraente, faccia ricorso agli istituti della Centrale Unica di Committenza (CUC) o della Stazione Unica Appaltante (SUA).

Il comma 40 introduce deroghe alla disciplina in materia di variante urbanistica per la realizzazione di opere pubbliche che migliorino l'accessibilità alla città di Milano anche in vista delle Olimpiadi invernali che, come noto, sono state assegnate congiuntamente a Milano e a Cortina d'Ampezzo e che si svolgeranno tra il 6 febbraio e il 22 febbraio del 2026. La disposizione in commento stabilisce che, qualora queste ricadano nel territorio di più Comuni, la variante allo strumento urbanistico (e vincoli conseguenti) può essere adottata con una procedura semplificata, in deroga alla disciplina di carattere generale, fatte salve le disposizioni in materia di tutela ambientale, paesaggi paesaggistica e del patrimonio culturale.

I commi 42 e 43 prevedono contributi ai comuni per investimenti in progetti di rigenerazione urbana volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale. I criteri e le modalità di riparto dei contributi, di monitoraggio, rendicontazione e verifica e di recupero e eventuale riassegnazione delle somme non utilizzate sono demandati ad un DPCM, da adottare entro il 31 gennaio 2020. Le risorse a tal fine occorrenti sono stabilite nel limite complessivo di 8,5 miliardi di euro (150 milioni di euro nell'anno 2021; 250 milioni di euro nell'anno 2022; 550 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024; 700 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034).

I commi da 44 a 46 istituiscono un fondo per investimenti a favore dei comuni nei

settori dell'edilizia pubblica, della viabilità, del dissesto idrogeologico, della prevenzione del rischio sismico e dei beni culturali e ambientali, con una dotazione di 400 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034. Si prevede l'emanazione di uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città e autonomie locali, da emanare entro la data del 31 marzo 2024, ai quali è demandato il compito di definire le modalità di riparto e di gestione. Nel caso di mancata approvazione del piano urbanistico attuativo (P.U.A) e del piano di eliminazione Barriere architettoniche (P.E.B.A), entro il 31 dicembre dell'anno precedente, nei suddetti decreti è introdotta la previsione della riduzione del 5 per cento dei contributi attribuiti al comune.

I commi da 51 a 58 prevedono, nella finalità di favorire gli investimenti, l'assegnazione agli enti locali di contributi destinati alla spesa di progettazione definitiva ed esecutiva per interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, di messa in sicurezza ed efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio degli enti, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade. I contributi sono previsti nel limite delle seguenti risorse: 85 milioni di euro per l'anno 2020, 128 milioni di euro nell'anno 2021, 170 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2034. Si stabiliscono la procedura e le condizioni per le richieste di contributi nonché i tempi per il loro impiego, pena la decadenza dal beneficio, i monitoraggi e i controlli a campione.

I commi da 62 a 64 prevedono contributi per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane e di manutenzione straordinaria ed efficientamento energetico delle scuole degli enti medesimi, per un importo complessivo di 6,1 miliardi di euro (aggiuntivi rispetto a quanto già pre-

visto dalla legislazione vigente) per il periodo 2020-2034. La disciplina attuativa è rimessa ad un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri da adottare entro il 31 gennaio 2020.

Il comma 66 incrementa di 2,4 miliardi di euro le risorse dirette alle regioni a statuto ordinario per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, nonché per interventi relativi alla viabilità, alla rigenerazione urbana, alla riconversione energetica e alle infrastrutture sociali.

Il comma 67 autorizza la spesa di 0,8 milioni di euro per l'anno 2020 e 1 milione di euro a decorrere dell'anno 2021, per reintegrare e stabilizzare il finanziamento dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, del decreto-legge n. 195 del 2009, in relazione agli eventi sismici del 6 aprile 2009 nella regione Abruzzo.

Il comma 72 prevede che il programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova, venga esteso anche a favore di lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del rio Molinassi e del rio Cantarena, dell'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, e della razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente. Per tali ulteriori interventi è prevista, per gli anni 2020-2024, una spesa complessiva pari a 480 milioni di euro.

Il comma 74 reca l'assegnazione di un contributo straordinario di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022 per il finanziamento di spese di investimento per la salvaguardia e la tutela dell'ambiente alpino della Regione Valle d'Aosta.

I commi 83 e 84 prorogano – a far data dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della legge – fino al 31 dicembre 2021 il termine di effettuazione degli adempimenti per l'appaltabilità e la cantierabilità degli interventi previsti dal de-

creto-legge «Sblocca Italia», alla cui scadenza è prevista la revoca delle risorse assegnate.

I commi da 85 a 97 recano misure volte alla realizzazione di un piano di investimenti pubblici per lo sviluppo di un Green new deal italiano, istituendo un fondo da ripartire con dotazione di 470 milioni di euro per l'anno 2020, 930 milioni di euro per l'anno 2021, 1.420 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023; parte di tale dotazione – per una quota non inferiore a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 – sarà destinata ad interventi volti alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (comma 85).

Il fondo, alimentato con i proventi della messa in vendita delle quote di emissione di CO₂, sarà utilizzato per promuovere progetti economicamente sostenibili con precise finalità nonché per supportare l'imprenditoria giovanile e femminile, la riduzione dell'uso della plastica e la sua sostituzione con materiali alternativi (commi 86 e 87).

La disciplina attuativa è rimessa a decreti di natura non regolamentare, mentre le specifiche iniziative da avviare nelle Zone Economiche Ambientali sono definite con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'economia e dello sviluppo economico (comma 88).

Si sancisce poi la possibilità, nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale dell'UE, di concedere la garanzia statale attualmente prevista per gli investimenti ammissibili al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), in modo complementare con la garanzia di bilancio dell'UE che sarà prevista dal prossimo programma comunitario a sostegno degli investimenti e dell'accesso ai finanziamenti in corso di approvazione, che sostituirà il FEIS (comma 89).

Il comma 90 prevede, in particolare, che per le finalità di cui al comma 86, possono essere destinate le risorse del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca (FRI).

Il comma 91 istituisce nell'ambito del Fondo di garanzia per la prima casa una

sezione speciale per la concessione, a titolo oneroso, di garanzie, a prima richiesta, nella misura massima del 50 per cento della quota capitale, ai condomini, connessi ad interventi di ristrutturazione per accrescimento dell'efficienza energetica.

Il comma 92 prevede la possibilità per il Ministero dell'economia di inserire tra le spese rilevanti nell'ambito dell'emissione di titoli di Stato cosiddetti Green Bond la quota di interventi finanziata con risorse statali previste nel presente articolo, nonché in generale gli interventi finanziati dalle Amministrazioni Centrali dello Stato a sostegno dei programmi di spesa orientati al contrasto ai cambiamenti climatici, alla riconversione energetica, all'economia circolare, alla protezione dell'ambiente e alla coesione sociale e territoriale. Le emissioni di titoli di Stato Green Bond saranno proporzionate agli interventi con positivo impatto ambientale finanziati dal bilancio dello Stato.

Il comma 93 istituisce un Comitato interministeriale con l'obiettivo di recepire, organizzare e rendere disponibili al pubblico le informazioni funzionali al monitoraggio, demandando ad un D.P.C.M. – da emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio – l'individuazione delle modalità di funzionamento del Comitato stesso.

In base al comma 94, i decreti del Ministro dell'economia recanti la disciplina di attuazione degli interventi illustrati possono prevedere che siano certificati da un professionista indipendente sia la rispondenza degli investimenti rispetto alle finalità del comma 86, sia la quantificazione del relativo impatto.

Agli oneri recati dai commi 88 e 94, primo periodo, relativi alla selezione degli interventi e alla certificazione di professionisti, si provvede a valere sulle disponibilità del Fondo istituito dal comma 85 nei limiti di 1 milione di euro per l'anno 2020 e di 5 milioni di euro annui per ciascuno degli anni successivi (comma 95).

Assicura infine la partecipazione italiana dal 2020 al 2028 alla ricostituzione del Green Climate Fund, autorizzando la relativa spesa (comma 96).

Il comma 97 consente al Ministero dell'ambiente di avvalersi della Società per il raggiungimento dei propri obiettivi istituzionali e la realizzazione di programmi e progetti mediante piattaforme informatiche.

I commi da 98 a 100 disciplinano l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente, entro il 31 gennaio 2020, di una Commissione per lo studio delle proposte per la transizione ecologica e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, con una dotazione di 0,5 milioni di euro per l'anno 2020. In particolare si prevede che la Commissione sviluppi un ampio percorso di partecipazione democratica con il pieno coinvolgimento delle parti sociali, degli enti locali, delle comunità coinvolte, delle associazioni, dei movimenti impegnati nell'azione per il clima, delle Università e dei ricercatori.

I commi da 103 a 106, introdotti durante l'esame al Senato, assegnano all'Istituto per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) un contributo di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020-2022, per il completamento della carta geologica ufficiale d'Italia alla scala 1:50.000, la sua informatizzazione e le attività ad essa strumentali. Sono altresì disciplinati lo svolgimento delle attività e l'utilizzo delle risorse stanziare.

Nei commi 107 e 109 si prescrive che il rinnovo della dotazione di autoveicoli delle pubbliche amministrazioni, avvenga per almeno la metà mediante acquisto o noleggio di veicoli ad energia elettrica o ibrida, salvo eccezioni per veicoli destinati a specifiche funzioni.

Il comma 118 riconosce un credito d'imposta, nel limite massimo complessivo di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, per le spese documentate relative all'acquisizione e predisposizione dei sistemi di monitoraggio strutturale continuo, con l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza degli immobili, demandando la definizione della relativa disciplina a una disposizione di rango secondario.

I commi da 119 a 122 istituiscono il Centro di Studio e di ricerca Internazio-

nale sui Cambiamenti Climatici, con sede a Venezia, per il cui avvio e funzionamento viene autorizzata la spesa di 500 mila euro a decorrere dall'anno 2020. Si stabilisce che il Centro, per i suoi compiti di ricerca e studio si avvalga del contributo delle università veneziane, degli istituti di ricerca (tra cui CNR e Centro Maree), nonché del Consorzio Venezia nuova, del Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia (Corila), e della società Thetis Spa e possa realizzare *partnership* con organismi di studio e ricerca nazionali e internazionali. Viene altresì autorizzata la spesa di 60 milioni di euro, per l'anno 2020, per la prosecuzione degli interventi per la salvaguardia di Venezia previsti dalla legge n. 798 del 1984.

I commi da 155 a 159 recano disposizioni volte ad autorizzare assunzioni a tempo indeterminato fino a 50 unità di personale presso il Ministero delle infrastrutture al fine di assicurare la continuità dell'attività di vigilanza sui concessionari della rete autostradale. Inoltre, per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza e di verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza, relative all'esecuzione del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa, si assegnano risorse pari a 500.000 euro per ciascuno degli anni 2020-2026.

Il comma 175 dispone la proroga anche per l'anno 2020 delle detrazioni spettanti per le spese sostenute per interventi di efficienza energetica, di ristrutturazione edilizia e per l'acquisto di mobili e di grandi elettrodomestici, la cui disciplina è contenuta negli articoli 14 e 16 del decreto legge 4 giugno 2013, n. 63.

Il comma 176 prevede l'abrogazione del meccanismo dello sconto in fattura per gli interventi di riqualificazione energetica e antisismica e per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili (fotovoltaici).

Il comma 218 proroga al 31 dicembre 2020 il credito d'imposta a favore delle imprese dei comuni delle regioni Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo colpiti dagli

eventi sismici succedutisi dal 24 agosto 2016 per l'acquisto di beni strumentali nuovi.

Le disposizioni dei commi da 219 a 224 disciplinano il *bonus* facciate. In particolare si consente la detraibilità dall'imposta lorda del 90 per cento delle spese documentate, sostenute nell'anno 2020, relative agli interventi, ivi inclusi quelli di sola pulitura o tinteggiatura esterna, finalizzati al recupero o restauro della facciata degli edifici ubicati in specifiche zone (zona A o B ai sensi del decreto ministeriale n. 1444 del 1968). A tal fine il Fondo per interventi strutturali di politica economica è incrementato di 0,5 milioni di euro per l'anno 2020, 5,8 milioni di euro per l'anno 2021 e 3,6 milioni di euro annui dall'anno 2022 all'anno 2030.

I commi 233 e 234, in materia di politiche abitative, assegnano rispettivamente 10 milioni di euro per l'anno 2020 al fondo di garanzia per la prima casa e una dotazione di 50 milioni per ciascuno degli anni 2020-2022 al fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione.

La disposizione del comma 306 prevede un contributo alla Regione Umbria di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 per la salvaguardia del patrimonio paesistico, archeologico, storico ed artistico delle città dai movimenti franosi attuali e potenziali, destinando le risorse alle aree della rupe di Orvieto e del Colle di Todi.

I commi da 437 a 444 promuovono un Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare, al fine di concorrere alla riduzione del disagio abitativo, con particolare riferimento alle periferie, e di favorire lo scambio tra le varie realtà regionali. Sono disciplinate le modalità di presentazione e valutazione delle proposte da inserire nel Programma, che sono valutate da un'Alta Commissione istituita presso il Ministero delle infrastrutture, presso il quale è istituito un apposito fondo con una dotazione complessiva pari a 853,81 milioni euro per gli anni 2020-2033. Gli interventi del citato Programma

devono seguire, tra l'altro, il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart city).

Il comma 553 istituisce il Fondo per gli investimenti nelle isole minori, con una dotazione finanziaria di 14,5 milioni di euro per il 2020, 14 milioni per il 2021 e di 13 milioni per il 2022. Il Fondo è diretto a finanziare « progetti di sviluppo infrastrutturale o di riqualificazione del territorio » dei comuni delle isole minori. I comuni destinatari sono solo quelli di cui all'allegato A annesso alla legge 28 dicembre 2001, n. 448. I criteri e le modalità di erogazione delle risorse sono stabiliti con DPCM, su proposta del Ministro per gli affari regionali, previo parere della Conferenza unificata.

Il comma 606 riduce di 1 milione di euro la quota destinata al Ministero delle infrastrutture dei proventi derivanti dall'asta per l'assegnazione delle quote di emissioni di gas-serra agli operatori aerei amministrati dall'Italia.

Il comma 626 prevede che le pubbliche amministrazioni trasmettano alla Ragioneria generale dello Stato le informazioni e i dati relativi alle operazioni di partenariato pubblico-privato, ai fini del loro corretto trattamento statistico e contabile, per il monitoraggio delle clausole di flessibilità nell'ambito delle regole del Patto di stabilità e crescita europeo.

I commi da 634 a 658 disciplinano la cosiddetta « *plastic tax* », ossia l'imposta sul consumo dei manufatti in plastica con singolo impiego (MACSI), prevedendo altresì incentivi per le aziende produttrici di manufatti in plastica biodegradabile e compostabile. Le disposizioni si inseriscono nella linea strategica da tempo intrapresa anche in sede europea, e confermata da ultimo dalla direttiva 2019/904/UE, volta ad arginare la crescente produzione di imballaggi e contenitori monouso di materie plastiche e la loro conseguente dispersione nell'ambiente e a promuovere approcci di tipo circolare attraverso prodotti e sistemi riutilizzabili e sostenibili.

Dall'imposta sono esclusi i prodotti compostabili nonché i dispositivi medici e i contenitori dei farmaci, mentre sono

inclusi anche i dispositivi realizzati con l'impiego, anche parziale, di materie plastiche, che consentono la chiusura, la commercializzazione o la presentazione dei medesimi MACSI o dei manufatti costituiti interamente da materiali diversi dalle stesse materie plastiche. Sono altresì considerati MACSI i prodotti semilavorati, realizzati con l'impiego, anche parziale, delle predette materie plastiche, impiegati nella produzione di MACSI.

Sono definite quindi le modalità di computo della obbligazione tributaria a carico del fabbricante per i MACSI realizzati nel territorio nazionale, il soggetto che li acquista per la sua attività economica, ovvero il cedente, qualora vengano acquistati da un privato, per i MACSI provenienti da altri Paesi dell'Unione europea e infine l'importatore per i MACSI provenienti da Paesi terzi.

Il comma 640 fissa l'ammontare dell'imposta sul consumo di MACSI nella misura di 0,45 euro (1 euro nella formulazione originaria) per chilogrammo di materia plastica contenuta nei MACSI medesimi.

Ai sensi del comma 642, l'imposta non è dovuta per i MACSI ceduti direttamente dal fabbricante per il consumo in altri Paesi dell'Unione europea ovvero esportati dallo stesso soggetto, né sulle materie plastiche contenute nei MACSI che provengano da processi di riciclo.

Il comma 650 detta la disciplina sanzionatoria, prevedendo sanzioni amministrative per mancato o ritardato pagamento o tardiva presentazione della dichiarazione e per ogni altra violazione delle disposizioni previste.

Il comma 651 demanda a un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli la definizione delle modalità di attuazione delle disposizioni previste in materia di imposta sui MACSI. Tale provvedimento deve essere adottato entro il mese di maggio dell'anno 2020 e, ai sensi del comma 652, la decorrenza delle misure in materia di imposta sui MACSI è fissata a partire dal secondo mese successivo alla pubblicazione del medesimo provvedimento.

I commi da 653 a 658 recano agevolazioni per l'adeguamento tecnologico delle imprese attive nel settore delle materie plastiche. In particolare, si riconosce un credito di imposta nella misura del 10 per cento delle spese sostenute nell'anno 2020 per l'adeguamento tecnologico, fino ad un importo massimo di euro 20.000 per ciascun beneficiario e entro il limite complessivo di 30 milioni di euro per l'anno 2021. Inoltre si consente di applicare la disciplina del credito d'imposta per le spese di formazione del personale con riguardo alle attività di formazione svolte per l'adeguamento tecnologico. Tali crediti operano nel rispetto delle condizioni e dei limiti per gli aiuti «*de minimis*», secondo modalità applicative demandate a un decreto del Ministro dell'ambiente, da emanare di concerto con i Ministri dell'economia e dello sviluppo economico entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge.

Il comma 719, interviene sulla disciplina relativa all'affidamento della concessione concernente l'autostrada A22 Brennero-Modena, scaduta il 30 aprile 2014, prevedendo il differimento dal 30 novembre 2018 al 30 giugno 2020 del termine per la stipula degli atti convenzionali di concessione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ricordo che l'articolo 13-*bis* del decreto-legge n. 148 del 2017, ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22, prevedendo il termine del 30 novembre 2018 per la stipula degli atti di concessione tra il MIT e il concessionario autostradale.

Il comma 880 dispone il cofinanziamento di 1,5 milioni di euro, per il 2021, a valere sulle risorse del Fondo per la cooperazione sui movimenti migratori, dello studio di fattibilità del «Progetto Transaqua», in attuazione dell'articolo 6 del Memorandum d'intesa stipulato tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Lake Chad Basin Commission – organizzazione intergovernativa cui è affidato il compito di gestire in modo sostenibile le risorse idriche del

bacino del lago Ciad in Africa – per gestire l'impatto del cambiamento climatico nel bacino del Lago Ciad.

Passando ad un'analisi della Sezione II, per quanto riguarda il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il disegno di legge di bilancio 2020-2022, come risultante dalla nota di variazioni, autorizza spese finali, in termini di competenza, pari a 1.026,2 milioni di euro nel 2020, a 1.045,4 milioni di euro per il 2021 e 966,1 milioni di euro per il 2022.

Rispetto alla legge di bilancio 2019 si registra un forte incremento nel 2020 (+23 per cento), attribuibile per la maggior parte alla legislazione vigente.

Gli stanziamenti di spesa del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in termini di competenza nell'anno 2020 sono pari allo 0,15 per cento della spesa finale del bilancio statale (rispetto allo 0,13 per cento dell'esercizio precedente). Anche per il 2020 è confermata e accentuata, rispetto alla legge di bilancio 2019, la prevalenza delle spese in conto capitale, che assorbono circa il 65 per cento delle spese finali del Ministero (rispetto al 57,3 per cento della legge di bilancio 2019). Sotto il profilo della ripartizione degli stanziamenti tra le varie missioni, vale la pena sottolineare che la spesa complessiva del Ministero è allocata su 3 missioni, di cui la principale è «Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente (18)», che rappresenta circa l'87 per cento dello stanziamento complessivo di competenza del Ministero medesimo (901,6 milioni di euro per il 2020). La variazione più consistente (un incremento di 49 milioni di euro) deriva, principalmente, dal comma 96, che al fine di assicurare la partecipazione italiana dal 2020 al 2028 alla ricostituzione del «Green Climate Fund» ha autorizzato la spesa di 33 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023 e di 66 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028.

Per ciò che concerne, invece il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vengono in rilievo, quanto ai profili di competenza della Commissione, le sole

missioni 14 (Infrastrutture pubbliche e logistica) e 19 (Casa e assetto urbanistico). Lo stanziamento di competenza delle due missioni 14 e 19, come risultante dalla nota di variazioni, presenta una spesa per 6.511,9 milioni di euro per la missione 14 (in aumento di 102,9 milioni di euro rispetto al disegno di legge originario), e una spesa per 169,6 milioni di euro per la missione 19, in aumento di 50 milioni di euro, rispetto alle previsioni del DLB integrato.

Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per quanto concerne i profili di interesse della Commissione segnala la missione 8 « Soccorso civile », il cui stanziamento di competenza, come risultante dalla nota di variazioni, presenta una spesa per 2.957,0 milioni di euro, in aumento di 0,8 milioni di euro rispetto al disegno di legge originario.

Per quanto riguarda i principali interventi (rifiinanziamenti, defianziamenti e rimodulazioni), su capitoli di interesse della Commissione, non ne sono presenti di rilevanti nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, mentre si segnalano le variazioni operate nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, riguardo ai capitoli relativi al Fondo per la protezione civile, che registra un incremento di 345 milioni di euro, agli interventi nei settori della manutenzione idraulica e forestale (con un incremento di 90 milioni di euro), agli interventi relativi al rischio sismico delle infrastrutture a cura del Dipartimento Casa Italia, le cui risorse vengono riprogrammate con defianziamento nel triennio 2020-2022 di 50 milioni di euro e un rifiinanziamento dello stesso importo a partire dal 2023.

Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si segnala una riprogrammazione delle risorse destinate ad ANAS, con un defianziamento di 200 milioni di euro nell'anno 2020 e un rifiinanziamento di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Il sottosegretario Roberto MORASSUT si riserva di intervenire nel prosieguo dell'esame.

Alessio BUTTI (FDI), nel ringraziare il relatore per l'eshaustività della sua esposizione, non può non sottolineare negativamente le modalità di formazione e di esame della legge di bilancio, che non consentono alla Camera e in particolare alla Commissione di avere il ruolo che meriterebbe, anche in ragione delle numerose disposizioni di competenza in essa contenute.

Pur essendo evidenti le ragioni politiche che hanno condotto la maggioranza e il Governo a tale comportamento, respinge al mittente le accuse di una prassi avviata quando a governare era il centrodestra, dal momento che nella storia repubblicana non si è mai verificato un caso di strozzatura del dibattito tanto marcato ed evidente, da rendere di fatto vano l'istituto del bicameralismo.

Riguardo alla posizione delle questioni di fiducia, essendosene ormai perso il conto dal momento dell'insediamento del Governo Conte 2, stigmatizza il fatto che uno strumento eccezionale diventi una prassi e una costante politica, con conseguenze nefaste sul dibattito parlamentare.

Evidenzia come i contenuti della legge di bilancio non siano pienamente condivisi neanche tra le stesse forze di maggioranza, come dimostrano le dichiarazioni stampa delle ultime quattro settimane, piene di effetti annuncio e immediate retromarce, a dimostrazione dell'alto tasso di tensione nel dibattito interno alla stessa maggioranza.

Passando ad una breve valutazione di alcuni degli interventi contenuti nel provvedimento, in primo luogo osserva che per le Olimpiadi invernali erano stati ipotizzati investimenti assai più cospicui, trattandosi di una manifestazione « vetrina » per tutto il mondo, e che era stato chiesto dal CIO un impegno economico importante per la realizzazione delle infrastrutture, che oggi viene attuato con cifre ben più basse. Rileva, infatti, come la manifestazione sia territorialmente assai diffusa, insistendo sulle regioni Lombardia e Ve-

neto e sulle province autonome di Trento e Bolzano, e il finanziamento previsto all'interno della legge di bilancio decisamente insufficiente rispetto alle esigenze espresse dei territori per bocca dei presidenti delle regioni nonché delle associazioni di categoria, peraltro disposte a contribuire.

Ricorda, in virtù della sua passata esperienza parlamentare, quella che veniva definita la « legge mancia », ossia il riconoscimento di una disponibilità finanziaria che consentiva la realizzazione di interventi microsettoriali, assai denigrata da una delle forze oggi presenti all'interno della compagine di maggioranza, che oggi ripropongono tuttavia questo identico modello, come dimostrano varie disposizioni a partire da quella recata dal comma 26. Da comasco eletto a Lecco, infatti, ricorda di aver più volte rappresentato i problemi di quei territori, tra i quali la strada provinciale numero 72, per la quale la legge di bilancio dispone lo stanziamento di un milione, non sembra essere senz'altro il principale.

Osserva, inoltre, che la disposizione recata dal comma 40, volta a migliorare l'accessibilità a Milano, pare assai generica e auspica che i decreti attuativi ne possano precisare la portata.

Anche la disposizione di cui al comma 74, che reca l'assegnazione di un contributo straordinario di 5 milioni di euro nel triennio 2020-2022 per spese di investimento per la salvaguardia la tutela dell'ambiente alpino della regione Valle d'Aosta sembra essere una piccola « legge mancia ».

Quanto alla strategia del *green new deal* tanto cara al Governo, declinata nella legge di bilancio in modo assai generico, osserva che lo stanziamento pari a 4 miliardi in quattro anni risulta assai inferiore a quello necessario per raggiungere gli obiettivi prefissati, anche in comparazione con le risorse a tal fine stanziare da altri Stati dell'unione europea, come ad esempio la Germania che destina a tale finalità dieci miliardi annui.

Riguardo al fondo per gli investimenti nelle isole minori, di cui al comma 553,

ricorda che la Commissione ha avviato, senza però poi proseguirlo, l'esame di un provvedimento sulle isole minori, che sembrava poter far convergere le posizioni di maggioranza e opposizione. Anche tale occasione di condivisione tra le forze parlamentari, al pari del decreto-legge clima, non viene colta dalla maggioranza.

In conclusione, ritiene meritevole qualche considerazione sulla *plastic tax*, che intende svolgere anche a seguito delle riflessioni avanzate in recenti convegni tenutisi con le imprese produttrici della plastica negli ultimi giorni. Osserva che, pur essendoci stata una riduzione dell'imposta, le imprese produttrici, circa 3.000 in Italia, prevedono costi aggiuntivi per 100 mila euro ad azienda. Pur rendendosi disponibili a qualche sacrificio, l'auspicio di tali imprese è quello di un serio processo industriale di riconversione, non essendo la soluzione ai problemi dell'inquinamento da plastica rinvenibile nella mera sostituzione della plastica con altri materiali, come ad esempio il vetro, la cui produzione richiede più energia e determina maggiori emissioni.

In conclusione esprime la sua più cogente delusione riguardo sia al metodo che al merito del provvedimento in esame, che giudica per di più contraddittorio nei suoi contenuti.

Piergiorgio CORTELAZZO (FI) stigmatizza le modalità con le quali la Commissione è chiamata ad esaminare il provvedimento, che non permette alle forze di opposizione di esprimere la propria posizione, seppur diversa da quella della maggioranza, su questioni di estrema importanza che, anche dopo la legge di bilancio, rimarranno senza soluzione.

In particolare, ritiene opportuno fare un cenno al tema della *plastic tax*, che non costituisce a suo giudizio un intervento serio per l'attuazione di una politica *green*. Osserva, infatti, che da tale imposta non solo non sortiranno particolari risorse, ma certamente conseguiranno enormi danni per le imprese della plastica, in particolare quelle di piccole dimensioni, che si vedranno costrette a chiudere.

Comprende le difficoltà nella scrittura della legge di bilancio, a seguito della crisi di Governo della scorsa estate che ha visto un cambio nella compagine della maggioranza, ma sottolinea l'opportunità, ormai vanificata dai tempi assai ristretti e dalle determinazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo, di procedere in entrambi i rami del Parlamento ad un confronto serio con le opposizioni, e, nel caso di specie, di avviare il dibattito anche solo sulle modalità attuative delle disposizioni contenute nel provvedimento.

In conclusione, evidenziando ancora una volta quanto il metodo di esame adottato per provvedimenti di tale rilievo costituisca un elemento di forte demotivazione per le forze di opposizione, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sul provvedimento in esame.

Tommaso FOTI (FDI) rileva che l'encomiabile sforzo del relatore volto ad illustrare in modo compiuto i contenuti del disegno di legge di bilancio di interesse della Commissione non fa venire in secondo piano il grave *vulnus* procedurale che si è venuto a realizzare.

Nel pieno disprezzo delle norme regolamentari, della prassi costante e del doveroso rispetto tra le due Istituzioni parlamentari, alla Camera non resta che ratificare i testi adottati al Senato, secondo una procedura diversa da quella dell'anno scorso, ma ugualmente scorretta e che vanifica i contenuti della pronuncia monitoria della Corte Costituzionale in quell'occasione, peraltro provocata da un'iniziativa di deputati del Partito democratico, adesso sostenitori del Governo. Né il Presidente della Camera, esponente di una forza politica che in anni ormai lontani avrebbe reagito molto duramente, appare intenzionato a muovere passi formali per riaffermare il ruolo del Parlamento, che a suo avviso potrebbero essere anche suggeriti dalla presidenza della Commissione, oltre che dalle pagine del Corriere della Sera odierno per bocca del professor De Rita. Forse anche in questo caso, come per la candidatura in Calabria di un ex espo-

nente di centro destra, si assiste ad un indecoroso cambio di opinioni da parte delle forze di maggioranza.

Quanto al merito della manovra economica, si sofferma in particolare sulle disposizioni che inaspriscono la pressione fiscale e che sono denominate *sugar tax* e *plastic tax*, per il loro comune significativo impatto negativo sull'economia della sua regione di provenienza, l'Emilia Romagna, che ha una forte propensione all'esportazione. Evidenzia come la modulazione della *plastic tax* non solo colpisce uno dei settori economici più importanti e competitivi in ambito europeo presenti in Emilia Romagna, ma non sembra nemmeno realmente produrre l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali, non essendo per nulla certo che la sostituzione di imballaggi di plastica con il vetro sia effettivamente virtuosa sul piano ambientale, e non si risolva in una mera perdita economica come purtroppo è avvenuto per le aziende che hanno dovuto rinunciare al recupero e riuso delle bottiglie di vetro, in quanto avente oneri insostenibili.

Adriano VARRICA (M5S) comprendendo lo spirito degli interventi dei colleghi, evidenzia la assoluta singolarità della situazione venutasi a creare a causa della crisi di governo verificatasi nel mese di agosto, che ha ridotto considerevolmente i tempi per la predisposizione del disegno di legge di bilancio e ne ha reso l'esame più complicato, comprimendo spiacevolmente i tempi presso questo ramo del Parlamento.

Non comprende il collegamento fatto dal collega Foti tra la disposizione che inserisce la *plastic tax* e la necessità di sostituire la plastica con il vetro, essendo lo scopo della norma quello di promuovere, in luogo della plastica, materiali con il minimo impatto ambientale e sistemi produttivi ecocompatibili.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.